

**สิทธิการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing)  
ของนักศึกษาเกี่ยวกับกฎหมายแพ่งและพาณิชย์**  
**The Ride Sharing in case of student's right in Civil and  
Commercial Law**

**กฤษฎา เอี่ยมละมัย\***

ภาควิชานิติศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่  
202 ถนนโชตนา ตำบลช้างเผือก อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ 50300

**Krisda Eiamlamai**

Law Department, Humanities and Social Sciences Faculty,  
Rajabhat Chiang Mai University

202 Chotana Road, Changpuek District, Muang, Chiang Mai 50300

อีเมลติดต่อ: krisda\_eiam@cmru.ac.th

Received: September 9, 2020

Revised: December 4, 2020

Accepted: December 15, 2020

**บทคัดย่อ**

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาแนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกันใน  
เอกเทศสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยเปรียบเทียบกับสัญญาจ้างทำของ  
พบว่าการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน ไม่เข้าลักษณะของสัญญาจ้างทำของเพราะ  
ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 587 กำหนดให้สัญญาจ้างทำของต้องมีการ  
ตกลงเรื่องสินจ้าง และไม่เข้าลักษณะสัญญาจ้างแรงงานด้วยเพราะสัญญาจ้างแรงงานนั้น  
นายจ้างมีอำนาจบังคับบัญชาลูกจ้างระหว่างที่ทำงานให้ ไม่เข้าองค์ประกอบของสัญญารับขน  
ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยเพราะการรับขนจะมีค่าระวางพาหนะ แต่มี  
ความใกล้เคียงกับสัญญาเช่าทรัพย์สินส่วนหนึ่ง กรณีที่ผู้ขับขี่ไม่มีรถเป็นของตนเอง โดยผู้ขับขี่  
ต้องทำสัญญากับผู้ประกอบการเครือข่ายการให้บริการเรียกรถโดยสาร

สำหรับความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์จากบริการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทาง  
เดียวกันของนักศึกษาที่เดินทางไปเรียนระหว่างวิทยาเขตเวียงบัวกับวิทยาเขตแม่สา

---

\* อาจารย์ประจำ, ภาควิชานิติศาสตร์, คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่.

ยังเป็นไปได้บ้าง เนื่องจากนักศึกษาส่วนใหญ่ยังใช้รถส่วนตัวกรณีไม่สามารถใช้บริการหลักคือรถบริการของมหาวิทยาลัยได้

การประกอบธุรกิจเรียกรถบริการแท็กซี่ยังเป็นสิ่งที่ผิดกฎหมายในประเทศไทย เพราะขัดต่อพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 แต่การร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน ยังมีประโยชน์ผู้โดยสารต้องการเดินทางไปในพื้นที่ที่ไม่มีการให้บริการแท็กซี่สาธารณะ เช่น บนภูเขา หรือพื้นที่ทุรกันดาร นอกจากนี้ยังสามารถเรียกใช้บริการ Ride sharing กรณีนอกเวลาบริการของรถสาธารณะ ประเทศไทยจึงควรทำให้เป็นเรื่องถูกกฎหมายโดยออกกฎหมายเกี่ยวกับการร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน การออกกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติของบุคคลที่สามารถเป็นผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะได้ รวมถึงข้อกำหนดให้บริษัทผู้ประกอบการ ต้องได้รับอนุญาตจากรัฐก่อนดำเนินการให้บริการ

**คำสำคัญ:** สิทธิการร่วมโดยสาร, สัญญาขนส่ง, ธุรกิจเรียกรถบริการ

## Abstract

The researcher in this study to study concepts in ridesharing to the same path in specific contracts, according to the civil and commercial code, by comparison with employment contract found that the share of passengers on the same path, not access to the characteristics of Hire of work agreement. Because, according to the civil and commercial code section 587 requires that employment contract must have agreed on remuneration. No access to the characteristics of labour contract because the labour contract then, the employer has the authority command employees while working. Moreover, no access to the elements of the contract of carriage according to the civil and commercial code of Thailand because of the carriage to freight vehicles but are closer to a part of rental contract. In case of driving do not have their own car, the riders must sign a contract with a network operator providing taxi.

For the possibility to take advantage of Ride sharing services for students to study during the campus with Viangbua to Mae sa campus also is going to be less because most students also use private cars instead in case of the main bus service of the university is not available.

Business call taxi service is also illegal in Thailand because it is contrary to the Vehicles Act in 2522 B.E., But Ride sharing also useful in case of passengers' desire to travel in a backcountry area that does not have a public taxi service, such as mountain or rural areas. Moreover, the Ride sharing service also available when public transport out of service time. Thus, Thailand should make it legal by statute regarding Ride shared laws. Design rules about who can be the motorists, including the requirements that public companies, entrepreneurs. Permission must be obtained from the State prior to perform the service.

**Keywords:** Ride sharing, Carriage contract, Call taxi service

## 1. บทนำ

แนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing หรือ Real-time ridesharing หรือ carpooling) เกิดขึ้นในต่างประเทศที่เมืองใหญ่ๆ มีปัญหาจราจร ซึ่งมีการคิดค้นวิธีแก้ปัญหาหลายวิธีหนึ่งในนั้นคือ Ride Sharing หรือ Dynamic Carpooling ซึ่งหมายถึงการร่วมเดินทางด้วยกันครั้งเดียว หรือการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกันหรือเส้นทางใกล้เคียงกันในวันเดียวกัน หรือในคืนหนึ่งก่อนหน้านั้น<sup>1</sup> หรือหมายถึงการที่บุคคล 2 คนหรือมากกว่านั้นร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวโดยไม่มีกรนัดหมายกันไว้ล่วงหน้า หรือไม่มีประวัติที่เกี่ยวข้องกันมาก่อน ซึ่งการร่วมเดินทางดังกล่าวนี้จะจัดขึ้นในเวลาใดก็ได้<sup>2</sup> แนวคิด Ride Sharing เริ่มต้นมาจากนโยบายจำกัดการใช้ก๊าซโซลีนในประเทศสหรัฐอเมริกาช่วงสงครามโลกครั้งที่สองที่เกิดภาวะวิกฤติทางด้านน้ำมันในปี ค.ศ.1973<sup>3</sup>

แม้ว่าบริการ Ride Sharing จะประสบความสำเร็จในอเมริกาอย่างมาก แต่ในแง่ของกฎหมายพบว่าบริการดังกล่าวยังมีปัญหาเกี่ยวกับความถูกต้อง เช่น ผู้ขับที่รถที่ให้บริการ Ride Sharing ไม่มีใบขับขี่ หรือไม่มีใบอนุญาตขนส่งคนโดยสาร ซึ่งนำไปสู่การฟ้องร้องบริษัทเครือข่ายการขนส่ง (Transportation Network Company หรือ TNCs) ในหลายประเทศ เช่น ในประเทศออสเตรเลีย บริษัท Uber ถูกสำนักงานสรรพากรแห่งออสเตรเลียฟ้องให้ชำระภาษีสินค้าและบริการ<sup>4</sup>(GST) ในประเทศอังกฤษ บริษัท Uber ถูกสมาคมผู้ขับแท็กซี่รับอนุญาตแห่งลอนดอน(the Licensed Taxi Drivers Association) กล่าวหาต่อกรมการขนส่งลอนดอนว่าการคำนวณค่าโดยสารบนพื้นฐานของระยะเวลาและระยะทางของ Uber ขัดต่อสิทธิการใช้แท็กซี่มิเตอร์แต่เพียงผู้เดียวขององค์กร<sup>5</sup> ในประเทศจีน ตำรวจจีนได้บุกเข้าจับกุมผู้ขับขี่ซึ่งกำลังอบรมที่ดำเนินการโดย Uber ใน Chongqing, กว่างโจว และเฉิงตู<sup>6</sup> สำหรับในประเทศไทย บริษัท Uber ถูกกล่าวหาโดยกรมการขนส่งทางบกว่าการ

<sup>1</sup> Amey, A., J. Attanucci, and R. Mishalani, "Real-Time' Ridesharing – The Opportunities and Challenges of Utilizing Mobile Phone Technology to Improve Rideshare Services", TRB Annual Meeting, 2011, 3.

<sup>2</sup> Dailey, D. et al. "Seattle Smart Traveler: Final Research Report", Washington State Transportation Center, University of Washington, (Seattle, WA. Report, 1997) cited in Amey, A., J. Attanucci, and R. Mishalani, TRB Annual Meeting, 2011, 3.

<sup>3</sup> Marc Oliphant & Andrew Amey, "Dynamic Ridesharing: Carpooling Meets the Information Age", MIT, 2010, 4.

<sup>4</sup> Aimee Chanthadavong, "Uber challenges ATO in court over GST", ZDNet, 2015.

<sup>5</sup> Lee, Dave; Kelion, Leo, "London black taxis plan congestion chaos to block Uber", BBC News, 2014, <https://www.bbc.com/news/technology-27317164> accessed March 19, 2017.

<sup>6</sup> Adrian Wan, "Chinese transport officials raid Uber's Guangzhou office in smartphone taxi-app crackdown", South China Morning Post, 2015. <https://www.scmp.com/news/china/society/article/1783409/chinese-transport-officials-raid-ubers-guangzhou-office> accessed June 10, 2017.

ให้บริการรับส่งผู้โดยสารในลักษณะรถแท็กซี่ผ่าน Application ด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถยนต์บริการดังกล่าว ถือว่าเป็นการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ฐานใช้รถยนต์ผิดประเภทจากที่จดทะเบียนไว้ นอกจากนี้ยังมีความผิดฐานไม่ใช้มาตรค่าโดยสารตามที่ทางราชการกำหนดและผู้ขับรถไม่มีใบขับขี่สาธารณะ<sup>7</sup>

นอกจากนี้ ในประเด็นในกฎหมายแพ่งยังไม่มี ความชัดเจนว่าบริการ Ride Sharing ระหว่างผู้ขับขี่กับผู้โดยสารจะถือว่าเป็นสัญญาจ้างทำของ สัญญาขนส่งคนโดยสาร หรือสัญญาเช่าทรัพย์ เนื่องจากสัญญาดังกล่าวข้างต้นนี้ถือเป็นสัญญาต่างตอบแทนซึ่งโดยหลักกฎหมายต้องมีการจ่ายค่าตอบแทน เช่น ค่าจ้าง ค่าขนส่งหรือค่าเช่า เป็นต้น แต่บริการ Ride Sharing โดยหลักแล้วจะไม่มี การคิดค่าตอบแทน ยกเว้นเป็นการหารค่าน้ำมัน หรือค่าจอดรถเท่านั้น<sup>8</sup> หรือไม่ นอกจากนี้หากนำแนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ไปใช้กับการขนส่งนักศึกษา ระหว่างวิทยาเขตเวียงบัวกับวิทยาเขตแม่สา โดยทดลองให้นักศึกษาซึ่งอาศัยอยู่บริเวณวิทยาเขตเวียงบัวซึ่งต้องเดินทางไปเรียนที่วิทยาเขตแม่สา ร่วมเดินทางไปกับนักศึกษาซึ่งใช้รถส่วนตัวในการเดินทางไปเรียนที่วิทยาเขตแม่สา จะมีความเป็นไปได้หรือไม่ซึ่งเป็นปัญหาใหม่ที่ยังไม่มีการทำการศึกษาวิจัย จึงมีความจำเป็นที่จะต้องทำการศึกษาเพื่อหาคำตอบที่ชัดเจนต่อไป

## 2. วัตถุประสงค์การวิจัย

1) เพื่อศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์จากบริการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ของนักศึกษาที่เดินทางไปเรียนระหว่างวิทยาเขตเวียงบัวกับวิทยาเขตแม่สา

2) เพื่อศึกษาแนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ในเอกเทศสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และความสอดคล้องกับบริบทในสังคมไทย

## 3. ขอบเขตการวิจัย

### 3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ศึกษาถึงแนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ในแง่มุมที่เกี่ยวกับกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่น สัญญาจ้างทำของ สัญญาขนส่งคนโดยสาร หรือสัญญาเช่าทรัพย์ เป็นต้น

<sup>7</sup> ข่าวกรมการขนส่งทางบก, “กรมการขนส่งทางบกระบุ Uber Taxi ผิดกฎหมาย” , กลุ่มประชาสัมพันธ์และสื่อสารองค์กร กรมการขนส่งทางบก, 2557, <https://www.dlt.go.th>, สืบค้นเมื่อ 28 พฤศจิกายน 2557.

<sup>8</sup> “Car Pool”, Department of Transportation and Parking Management, University of Rochester 2017, <http://www.rochester.edu/parking/carpool/> accessed March 19, 2017.

### 3.2 ขอบเขตด้านประชากร

ศึกษาเฉพาะกลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ที่เดินทางไปเรียนระหว่างวิทยาเขต เวียงบัวกับวิทยาเขตแม่สา จำนวน 100 คน

### 3.3 ขอบเขตด้านเวลา

ระยะเวลาตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2560 – ธันวาคม 2560 รวม 6 เดือน

### 3.4 ขอบเขตด้านพื้นที่

ศึกษาในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

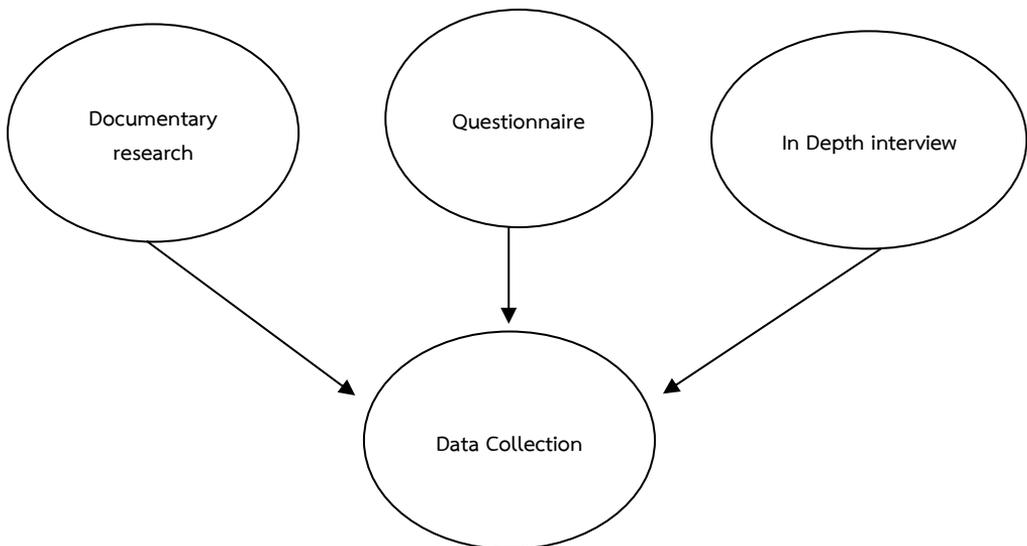
## 4.ระเบียบวิธีวิจัย

เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลในงานวิจัย ผู้วิจัยจึงออกแบบการเก็บข้อมูลเพื่อใช้วิเคราะห์และเขียนรายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์เป็นขั้นตอนดังต่อไปนี้

### ขั้นตอนที่ 1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลของงานวิจัยชิ้นนี้ แบ่งเป็น 2 รูปแบบคือข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ โดยข้อมูลปฐมภูมิได้จากการตอบแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์นักศึกษาที่ได้รับการคัดเลือกแบบสุ่มจากกลุ่มที่ตอบแบบสอบถาม

สำหรับข้อมูลทุติยภูมิได้มาจากการค้นคว้าและสืบค้นงานวิจัย บทความวิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing)



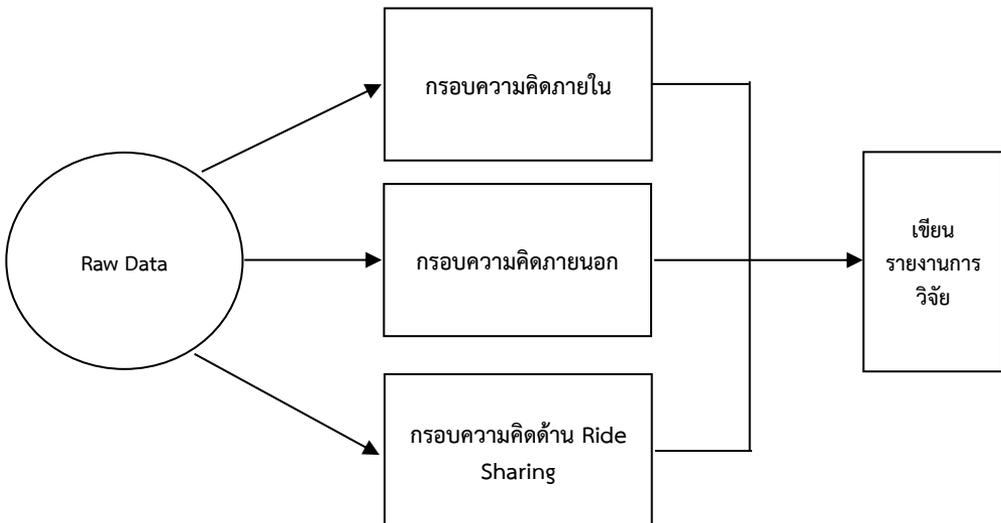
แผนภาพที่ 1 การเก็บรวบรวมข้อมูลงานวิจัย

## ขั้นตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลมีกรอบแนวคิดซึ่งใช้ทฤษฎีปฏิสัมพันธ์นิยมของแมกนุสสันและเอนด์เลอร์ (Magnusson & Endler, 1977) ซึ่งกล่าวว่าพฤติกรรมของมนุษย์มีสาเหตุมาจาก 2 ปัจจัยหลัก คือ ปัจจัยด้านสถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก) และปัจจัยด้านจิตใจ (ปัจจัยภายใน)

หนึ่ง ปัจจัยด้านสถานการณ์ ซึ่งเป็นปัจจัยเชิงเหตุภายนอกตัวบุคคล เช่น บุคคลรอบข้าง กฎระเบียบ ปทัสถานทางสังคม การเห็นตัวแบบสื่อ และการอบรมเลี้ยงดู เป็นต้น ซึ่งสาเหตุเหล่านี้อาจเป็นได้ทั้งการเอื้ออำนวยหรือส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมของบุคคล หรือขัดขวางมิให้เกิดพฤติกรรมก็ได้

สอง ปัจจัยด้านจิตใจ ซึ่งเป็นสาเหตุที่อยู่ภายในตัวบุคคล เช่น สติปัญญา เหตุผล เชิงจริยธรรม ลักษณะมุ่งอนาคตควบคุมตน และความเชื่ออำนาจในตน เป็นต้น



แผนภาพที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลงานวิจัยพัฒนาจากทฤษฎีปฏิสัมพันธ์นิยมของแมกนุสสันและเอนด์เลอร์

งานวิจัยเกี่ยวกับ Ride sharing ในประเทศไทย

ประเทศไทยเริ่มให้ความสำคัญในเรื่องการประหยัดพลังงาน สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ หรือ สพช. ได้จัดให้มีโครงการบริหารกิจกรรม CAR POOL ขึ้น เพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลอันจะเป็นการลดปัญหาการจราจรติดขัด

กรณีการ ท่องสุข (2554) ศึกษาถึงประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครที่มีความเข้าใจในข้อมูลด้านการประหยัดพลังงานในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุดเกี่ยวกับการขับรถที่อัตราความเร็วที่เหมาะสม 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงช่วยให้ประหยัดน้ำมันเท่ากับ Car Pool ทางเดียวกันไปด้วยกันและเท่ากับ City Car มีเครื่องยนต์ขนาดเล็กที่ให้อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงน้อยและที่น้อยที่สุด คือ การวิ่งที่ความเร็วเพิ่มขึ้น เปลี่ยนเกียร์เพื่อให้รอบของเครื่องยนต์เพิ่มขึ้นใช้เชื้อเพลิงน้อยลง

ศุภกร สุทธิพันธ์ (2556) ได้ศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างผู้ใช้งานพาหนะส่วนบุคคลและผู้ใช้รถประจำทางโดยสร้างรูปแบบการเดินทางแบบโลจิสต์สองทางเลือก

## 5. ผลการวิจัย

จากผลการศึกษาเกี่ยวกับการใช้บริการรถโดยสารของมหาวิทยาลัยในบริการโดยสารร่วมไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ระหว่างวิทยาเขตของมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ มีผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

การศึกษาค่าคะแนนเฉลี่ย (Mean) และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ของความรู้ความเข้าใจและการใช้ประโยชน์จากบริการ ร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ ใน 5 ด้านคือ ด้านความรู้ความเข้าใจ (Knowledge) ด้านราคา (Cost) ด้านความปลอดภัย (Safety) ด้านความสะดวก (Comfort) และด้านเวลา (Time) โดยใช้แบบสอบถามว่านักศึกษารู้จักการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน(Ride Sharing) หรือไม่ นักศึกษารู้จักบริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน เช่น อุเบอร์ แกรบคาร์ แกรบแท็กซี่ หรือไม่ และกำหนดค่าดังนี้ 5 หมายถึง มากที่สุด, 4 หมายถึง มาก, 3 หมายถึง ปานกลาง, 2 หมายถึง น้อย, 1 หมายถึง น้อยที่สุด, 0 หมายถึง ไม่มี จากการศึกษาสรุปได้ว่านักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ มีความรู้ความเข้าใจแนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) โดยรวมมีค่าเฉลี่ยสูงกว่าระดับปานกลาง (3.45) และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่านักศึกษามีความตระหนักด้านความปลอดภัยของการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) โดยรวมมีค่าเฉลี่ยระดับปานกลาง (3.25) ยกเว้นปัจจัยด้านราคาและด้านเวลามีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำกว่าปานกลาง (2.78, 2.74)

การเปรียบเทียบความแตกต่างเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจบริการร่วมไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) โดยไม่ได้ยกตัวอย่าง กับการให้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกันโดยยกตัวอย่าง เช่น บริการอุเบอร์ แกรบคาร์ แกรบแท็กซี่ โดยใช้การวิเคราะห์ T-Test แบบสองทาง (Two-tail test) ค่า t-Stat ที่ได้ (0.986) น้อยกว่า ค่า t-Critical (1.96) โดยมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ 0.05 จากการศึกษาสรุปได้ว่านักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่มีความรู้ความเข้าใจบริการร่วมไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) โดยไม่ได้

ยกตัวอย่าง กับการให้บริการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกันโดยยกตัวอย่าง เช่น บริการอูเบอร์ แกรบคาร์ แกรบแท็กซี่ ไม่แตกต่างกัน

การเดินทางไปเรียนของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 49 ใช้รถโดยสารของมหาวิทยาลัย การเดินทางสำรองของนักศึกษาในกลุ่มตัวอย่าง กรณีไม่สามารถใช้บริการหลักคือรถบริการของทางมหาวิทยาลัยได้ ร้อยละ 59 ตอบว่าจะใช้รถส่วนตัวเดินทางไปเรียน โดยนักศึกษาจะใช้บริการ Ride Sharing ของเพื่อนนักศึกษาด้วยกันก็ต่อเมื่อรีบเดินทางไปเรียนหรือสอบ และเหตุผลที่ไม่ไว้ใจเพื่อนนักศึกษาที่ใช้รถส่วนตัวมีน้อยที่สุด (ร้อยละ 8) แต่เมื่อต้องเลือกระหว่างการใช้บริการให้ร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) กับบริการหลัก กลุ่มตัวอย่างครึ่งหนึ่งระบุว่าจะใช้บริการรถโดยสารของมหาวิทยาลัย มีเพียงร้อยละ 5 เท่านั้นที่เลือกใช้บริการรถประจำทางสาธารณะ หรืออูเบอร์ แกรบคาร์

ผลการศึกษาแนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ในเอกเทศสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เมื่อเปรียบเทียบกับสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีความสอดคล้องกับบริบทในสังคมไทยดังต่อไปนี้

### 1) สัญญาจ้างทำของ

ลักษณะของการโดยสารร่วมไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) มีการให้คำนิยาม เช่น หมายถึงระบบการเดินทางที่ให้ผู้โดยสารที่มีแผนการเดินทางเดียวกันและเวลาเดียวกันร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกันในระยะเวลาสั้นๆ<sup>9</sup> หรือหมายถึงการเดินทางของบุคคลในยานพาหนะที่เสนอโดยผู้ขับเข้าไปถึงจุดมุ่งหมายโดยมิใช่การขนส่งผู้โดยสารสำหรับผลกำไร<sup>10</sup> ทั้งนี้สามารถสรุปความหมายของ Ride Sharing ในเบื้องต้นว่าหมายถึงการเดินทางที่ให้ผู้โดยสารที่มีแผนการเดินทางเดียวกันและเวลาเดียวกันร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกันในระยะเวลาสั้นๆ โดยไม่ได้หากำไรหรือทำในเชิงพาณิชย์ ซึ่งหากมีการเก็บค่าบริการจากผู้โดยสารร่วมกันจะเรียกว่า Ride-hailing<sup>11</sup> มิใช่ Ride Sharing จากลักษณะของการเดินทางที่ให้ผู้โดยสารที่มีแผนการเดินทางเดียวกันและเวลาเดียวกันร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกันโดยไม่มีการเก็บค่าบริการนี้เองทำให้ Ride Sharing ไม่เข้าลักษณะของสัญญาจ้างทำของเพราะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย มาตรา 587 กำหนดว่าสัญญาจ้างทำของ คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้

<sup>9</sup> Alan L. Erera, Martin W.P. Savelsbergh, Niels Agatz and Xing Wang, “Dynamic Ride-Sharing: a Simulation Study in Metro Atlanta”, Ibid, 532.

<sup>10</sup> Code of Virginia 2017 Title 46.2 Chapter 14

<sup>11</sup> ความแตกต่างระหว่าง Ride-sharing กับ Ride-hailing ที่สำคัญคือ Ride-sharing เป็นการเดินทางโดยทันทีทันใดตามความต้องการของผู้โดยสาร ขณะที่ Ride-hailing มักเป็นการเดินทางที่ผู้โดยสารต้องมีการวางแผนการเดินทางเล็กน้อย และอัตราค่าโดยสารต่อคนของ Ride-hailing จะถูกกว่า.

สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำงานนั้น จะเห็นได้ว่าสัญญาจ้างทำของต้องมีการตกลงให้สินจ้าง

ในส่วนของสินจ้างนั้น ตามกฎหมายไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่กำหนดเรื่องค่าจ้างไว้คือพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์และพระราชบัญญัติเงินทดแทน ซึ่งตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 มาตรา 5 กำหนดในเรื่องสัญญาจ้างว่า “สัญญาไม่ว่าเป็นหนังสือหรือด้วยวาจาระบุชัดเจน หรือเป็นที่เข้าใจโดยปริยายซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่าลูกจ้างตกลงจะทำงานให้แก่บุคคลอีกบุคคลหนึ่งเรียกว่านายจ้างและนายจ้างตกลงจะให้ค่าจ้างตลอดเวลาที่ทำงานให้” แสดงว่าหากความตกลงใดที่เป็นการตกลงจะทำงานให้ แม้ว่าความตกลงนั้นจะมีได้ทำเป็นสัญญา หากมีการตกลงให้ค่าจ้างย่อมอยู่ในบังคับตามพระราชบัญญัตินี้ทั้งสิ้น นอกจากนี้กฎหมายแรงงานฉบับนี้ยังกำหนดเรื่องค่าจ้างไว้โดยหมายความว่า “เงินที่นายจ้าง และลูกจ้าง ตกลงกันจ่ายเป็นค่าตอบแทนในการทำงานตามสัญญาจ้าง สำหรับระยะเวลา การทำงานปกติ เป็นรายชั่วโมง รายวัน รายสัปดาห์ รายเดือน หรือระยะเวลาอื่น หรือจ่ายให้โดยคำนวณตามผลงานที่ลูกจ้างทำได้ ในเวลาทำงานปกติของวันทำงาน และให้หมายความรวมถึงเงินที่นายจ้างจ่ายให้แก่ลูกจ้าง ในวันหยุด และวันลา ที่ลูกจ้างมิได้ทำงาน แต่ลูกจ้างมีสิทธิได้รับตามพระราชบัญญัตินี้” ค่าจ้างตามกฎหมายแรงงานจึงแบ่งเป็น 3 ประเภทคือค่าจ้างตามปกติ ค่าจ้างในวันหยุดและค่าจ้างในวันลา โดยค่าจ้างตามปกตินั้นต้องไม่น้อยกว่าอัตราค่าจ้างขั้นต่ำที่กฎหมายกำหนดไว้

สำหรับค่าจ้างในต่างประเทศโดยเฉพาะในสหรัฐอเมริกา นั้น มีการกำหนดค่าจ้างไว้หลายประเภท เช่น The Davis-Bacon and Related Acts (DBRA) กำหนดค่าจ้างสำหรับงานที่เป็นงานก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างให้กับรัฐ “Backpay” คือค่าจ้างภายหลังที่ลูกจ้างมีสิทธิได้รับสำหรับค่าใช้จ่ายที่ลูกจ้างได้จ่ายไปล่วงหน้าที่เกี่ยวข้องในส่วนการงานที่ทำให้ เช่น ค่าสมภาระในการก่อสร้าง<sup>12</sup> เป็นต้น “Educational Level and Pay” คือค่าจ้างสำหรับงานที่ต้องใช้บุคคลที่มีทักษะสูงหรือการศึกษาสูง ที่ควรได้รับค่าจ้างมากกว่าค่าจ้างสำหรับงานทั่วไป<sup>13</sup> เช่น ค่าจ้างแพทย์เฉพาะทางในโรงพยาบาล ค่าจ้างศาสตราจารย์ในมหาวิทยาลัย เป็นต้น “Hazard Pay” คือค่าจ้างสำหรับงานที่ต้องทำงานในสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตราย หรือภายใต้ความกดดัน<sup>14</sup> เช่น งานในห้องแล็บที่มีกากัมมันตภาพรังสี งานวางท่อใต้น้ำลึก เป็นต้น “Merit Pay” คือค่าจ้างที่นายจ้างตกลงจ่ายให้กับลูกจ้างเพิ่มขึ้นสำหรับช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง โดยขึ้นอยู่กับหลักเกณฑ์ระหว่างนายจ้างกับลูกจ้าง<sup>15</sup> เช่น การเพิ่มเงินสำหรับลูกจ้าง

<sup>12</sup> United States Department of Labor, Wages, 2018, <https://www.dol.gov/general/topic/wage/backpay>. accessed June 2, 2018.

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> Ibid.

<sup>15</sup> United States Department of Labor, Wages (2018), *ibid*.

ที่ทำงานดี หรือลูกจ้างดีเด่นที่ได้รับคำชมจากลูกค้า เป็นต้น “Severance Pay” หมายถึง เงินชดเชยที่นายจ้างจ่ายให้เมื่อลูกจ้างออกจากงานโดยขึ้นอยู่กับระยะเวลาที่ลูกจ้างทำงาน ให้กับนายจ้าง<sup>16</sup>

## 2) สัญญาจ้างแรงงาน

การโดยสารร่วมไปในเส้นทางเดียวกัน ไม่เข้าลักษณะสัญญาจ้างแรงงานด้วยเพราะ สัญญาจ้างแรงงานนั้น นายจ้างมีอำนาจบังคับบัญชาลูกจ้างระหว่างที่ทำงานให้ (คำพิพากษาฎีกาที่ 13825/2555) มีผลต่อไปว่าผู้โดยสารที่นั่งมาในรถที่ร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกันกับผู้ขับขี่ไม่มีสถานะเป็นนายจ้างและลูกจ้างตามกฎหมายเพราะการจ้างงานมุ่งถึง ผลสำเร็จของงานเป็นสำคัญและผู้รับจ้างมีสิทธิที่จะให้บริการหรือปฏิเสธที่จะไม่ให้บริการ แก่ลูกค้าได้ (คำพิพากษาฎีกาที่ 1128 - 1129/2547) ฉะนั้นหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่าง ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างตามกฎหมาย เช่น มาตรา 591 ถ้าความชำรุดบกพร่องหรือความชักช้า ในการที่ทำงานนั้นเกิดขึ้นเพราะสภาพแห่งสัมภาระซึ่งผู้ว่าจ้างส่งให้ก็ดี เพราะคำสั่งของผู้ว่าจ้างก็ดี ท่านว่าผู้รับจ้างไม่ต้องรับผิดชอบ มาตรา 593 ถ้าผู้รับจ้างไม่เริ่มทำการในเวลาอันควร หรือทำ การชักช้าฝ่าฝืนข้อกำหนดแห่งสัญญาก็ดี หรือทำการชักช้าโดยปราศจากความผิดของผู้ว่าจ้าง จนอาจคาดหมายล่วงหน้าได้ว่าการนั้นจะไม่สำเร็จภายในกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ก็ดี ผู้ว่าจ้างชอบที่จะเลิกสัญญาเสียได้ มาตรา 596 ถ้าผู้รับจ้างส่งมอบการที่ไม่ทันเวลาที่ได้ กำหนดไว้ในสัญญาก็ดีหรือถ้าไม่ได้กำหนดเวลาไว้ในสัญญาเมื่อล่วงพ้นเวลาอันควรแก่เหตุก็ดี ผู้ว่าจ้างชอบที่จะลดสินจ้างลง หรือถ้าสาระสำคัญของสัญญาอยู่ที่เวลา ก็ชอบที่จะเลิก สัญญาได้ จึงไม่อาจนำมาใช้บังคับกับการให้บริการ Ride sharing ได้

สัญญาจ้างทำของ (Hire for work contract) ตามระบบกฎหมาย Common law ไม่ได้มีระบุไว้โดยชัดเจน มีเพียงสัญญาจ้างแรงงาน (Employment contract) เท่านั้น ซึ่งต่อมาจากการมีแนวคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองลิขสิทธิ์ ทำให้เกิดสัญญา Hire for work ขึ้น ภายใต้อาณัติของลิขสิทธิ์ของสหรัฐอเมริกาในปี ค.ศ.1909 ก่อนที่จะมีการแก้ไขต่อมาในปี ค.ศ.1976 (The copy rights act 1976) มาตรา 101 มีข้อความระบุว่า “A work made for hire is a work prepared by a formal, salaried employee within the scope of his employment...”<sup>17</sup> แสดงให้เห็นว่าสัญญาจ้างทำของแยกออกจากสัญญาจ้างแรงงานและ อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายลิขสิทธิ์

## 3) สัญญาเช่าทรัพย์สิน

ลักษณะของสัญญาเช่าทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไต้หวัน เป็นสัญญาต่างตอบแทนที่ไม่มีการโอนกรรมสิทธิ์ โดย “ผู้ให้เช่า” ตกลงให้อีกฝ่ายซึ่งเรียก

<sup>16</sup> Ibid.

<sup>17</sup> Michael B. Landau, "Works Made for Hire" After Community for Creative Non-Violence v. Reid: The Need for Statutory Reform and the Importance of Contract, 9 Cardozo Arts & Ent. L. J., 1990, 118-119.

“ผู้เช่า” ได้ใช้หรือได้ประโยชน์จากทรัพย์สินอย่างใดอย่างหนึ่งภายในระยะเวลาหนึ่งซึ่งมีจำกัด และผู้เช่าก็ตกลงจะให้ค่าเช่าเพื่อการนั้น เมื่อพิจารณาลักษณะของสัญญาเช่าทรัพย์สินดังกล่าวแล้วจะเห็นว่ามิใช่สาระสำคัญอยู่สามส่วนคือการที่ผู้เช่าได้ใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน ในเวลาจำกัดและค่าเช่า เมื่อพิจารณาลักษณะของการร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน หรือ Ride Sharing จะเห็นว่ามีความใกล้เคียงกับสัญญาเช่าทรัพย์สินส่วนหนึ่ง เพราะหากพิจารณาแยกนิติสัมพันธ์เป็นสองแบบได้แก่ นิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทเครือข่ายการขนส่ง (Transportation Network Company) หรือ TNCs และผู้ขับขี่ และนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่กับผู้โดยสาร

1) นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการ TNCs และผู้ขับขี่ นิติสัมพันธ์ดังกล่าวยังแยกออกอีกได้ 2 กรณีคือกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่มีรถเป็นของตนเอง และกรณีที่ผู้ขับขี่มีรถเป็นของตนเอง

ก) กรณีที่ผู้ขับขี่ไม่มีรถเป็นของตนเอง ผู้ขับขี่ต้องทำสัญญากับผู้ประกอบการ TNCs โดยจะได้รับส่วนแบ่งจากค่าโดยสารที่ผู้โดยสารจ่ายให้โดยอาจจะตกลงจ่ายค่าธรรมเนียมการใช้รถให้กับผู้ประกอบการเป็นรายวันหรือรายเดือน โดยต้องนำรถมาคืนเมื่อเสร็จงาน สัญญาลักษณะดังกล่าวนี้จึงเข้าลักษณะสัญญาเช่าทรัพย์สินโดยค่าธรรมเนียมที่จ่ายให้ผู้ประกอบการถือเป็น “ค่าเช่า” ตามกฎหมาย

ข) กรณีที่ผู้ขับขี่มีรถเป็นของตนเอง กรณีนี้ผู้ขับขี่ทำสัญญากับผู้ประกอบการ TNC เช่นเดียวกันโดยจะต้องจ่ายเงินเป็นค่าดำเนินการให้กับบริษัท เช่น ค่าธรรมเนียมจากการบริหารจัดการคิวรถ ค่าธรรมเนียมการเรียกใช้รถจากแอปพลิเคชันในมือถือเป็นต้น โดยจะได้รับส่วนแบ่งจากค่าโดยสารที่ผู้โดยสารจ่ายให้และได้รับเงินพิเศษอื่น เช่น การนำรถออกมาให้บริการบ่อยๆ เป็นต้น เมื่อพิจารณาแล้วสัญญาดังกล่าวนี้ไม่เข้าลักษณะเช่าทรัพย์สินเนื่องจากผู้ขับขี่มิได้มีการใช้ประโยชน์โดยตรงจากทรัพย์สินและค่าธรรมเนียมที่ผู้ขับขี่จ่ายให้กับบริษัทไม่ได้เกิดจากการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สิน แต่เป็นเงินที่จ่ายให้กับบริการให้บริการของบริษัท

2) นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่กับผู้โดยสาร ลักษณะนิติสัมพันธ์ไม่มีการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สิน โดยการจ่ายเงินของผู้โดยสารนั้นจ่ายให้เพื่อใช้บริการในการขนส่งผู้โดยสารไปถึงจุดหมายปลายทาง จึงไม่ใช่สัญญาเช่าทรัพย์สิน แต่เข้าลักษณะสัญญาขนส่งคนโดยสารมากกว่า

#### 4) สัญญาขนส่งคนโดยสาร

สัญญาขนส่งตามกฎหมายไทยแบ่งเป็นสองประเภท ได้แก่สัญญารับขนของและสัญญารับขนคนโดยสาร สัญญารับขนหมายถึงสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่ง เรียกว่า ผู้ขนส่งตกลงกับผู้ส่งหรือผู้โดยสาร ที่จะขนส่งหรือผู้โดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยได้รับ

ค่าระวางพาหนะ<sup>18</sup> โดยนักกฎหมายส่วนใหญ่เห็นว่าผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องมียานพาหนะที่ใช้ขนส่งเป็นของตนเอง<sup>19</sup> และมีแนวคำพิพากษาส่วนหนึ่งวางแนวบรรทัดฐานไว้<sup>20</sup> ลักษณะของการร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride sharing) หากพิจารณาตามหลักการของ Ride sharing ในอดีตแล้วจะไม่มีเรียกเก็บเงินจากผู้โดยสารโดยหากจะเรียกเก็บก็จะเป็นเพียงการช่วยค่าน้ำมันเท่านั้น ดังนั้น ลักษณะของ Ride sharing โดยแท้แล้วจะไม่เข้าองค์ประกอบของสัญญารับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยเพราะการรับขนจะมีค่าระวางพาหนะ แต่หากพิจารณารูปแบบการให้บริการ Ride sharing ในปัจจุบันจะมีการเรียกเก็บเงินค่าโดยสารจากผู้โดยสารซึ่งทำให้มีการพัฒนากลายเป็น Ride hailing ถ้าหากเป็นบริการในรูปแบบนี้ อาจจะจำแนกรูปแบบการให้บริการได้เป็น 2 รูปแบบได้แก่ บริการ Ride hailing ที่ผู้ขับขี่มีรถเป็นของตนเอง และบริการ Ride hailing ที่ผู้ขับขี่ไม่มีรถเป็นของตนเอง เมื่อเปรียบเทียบกับบริการจองรถแท็กซี่ในประเทศจีนแล้วมีความคล้ายคลึงกันโดยประเทศจีนมีสามรูปแบบ ได้แก่ 1) ธุรกิจแบบมีสัญญาจ้าง 2) ธุรกิจแบบดำเนินการโดยตรงโดยบริษัท 3) ธุรกิจแบบดำเนินการส่วนบุคคล แต่สำหรับประเทศไทยจะมีการให้บริการเฉพาะในแบบแรกและแบบหลังเท่านั้น

1) บริการ Ride hailing ที่ผู้ขับขี่มีรถเป็นของตนเอง บริการประเภทนี้เป็นการรับขนคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยคิดค่าโดยสาร (ค่าระวางพาหนะ) จึงเข้าลักษณะของสัญญารับขนคนโดยสารตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบต่างๆ ระหว่างผู้ขับขี่กับผู้โดยสารจึงเป็นไปตามกฎหมาย สำหรับหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างบริษัทกับผู้ขับขี่นั้น บริษัทเป็นเพียงตัวกลางในการให้บริการจับคู่ผู้โดยสารกับผู้ขับขี่เท่านั้นโดยมีการเรียกค่าใช้บริการกับผู้โดยสารและผู้ขับขี่ ระหว่างบริษัทกับผู้ขับขี่จึงไม่มีนิติสัมพันธ์ต่อกัน จึงไม่มีหน้าที่และความรับผิดชอบตามกฎหมายด้วย

2) บริการ Ride hailing ที่ผู้ขับขี่ไม่มีรถเป็นของตนเอง บริการประเภทนี้เป็นการรับขนคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยคิดค่าโดยสาร (ค่าระวางพาหนะ) จึงเข้าลักษณะของสัญญารับขนคนโดยสารตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่นเดียวกัน โดยนิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทผู้ให้บริการ Ride hailing กับผู้ขับขี่ อาจจำแนกได้อีกเป็นสองระดับคือ กรณีที่บริษัทกับผู้ขับขี่มีสัญญาจ้างต่อกันและกรณีที่บริษัทกับผู้ขับขี่ไม่มีสัญญาจ้าง กรณีแรกนั้นเมื่อมีสัญญาจ้างต่อกัน สิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบต่างๆจึงเป็นไปตามสัญญาจ้างแรงงานและกฎหมายแรงงาน เช่น บริษัทต้องทำประกันสังคมให้ และหากผู้ขับขี่ไปทำละเมิดต่อบุคคลภายนอก บริษัทในฐานะนายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขับขี่ซึ่งเป็นลูกจ้างด้วย

<sup>18</sup> ไพฑูริศ เอกจริยากร, *คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน*, พิมพ์ครั้งที่ 5, (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2546), 202.

<sup>19</sup> เรื่องเดียวกัน.

<sup>20</sup> โปรดดูคำพิพากษาฎีกาที่ 1331/2558 อ่างใน พิพัฒน์ พรพิริยะกุลชัย, “ปัญหากฎหมายไทยเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางทะเล,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), 6.

ส่วนกรณีที่สอง เมื่อไม่มีสัญญาจ้างต่อกัน สถานะระหว่างบริษัทกับผู้ขับซึ่งจะเป็นเพียงตัวการตัวแทนเท่านั้น และสิทธิของผู้ขับที่ย่อมไม่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายแรงงานด้วย และแม้ผู้ขับจะไปก่อละเมิดกับผู้โดยสาร บริษัทย่อมต้องรับผิดชอบเพียงที่อยู่ในขอบเขตของวัตถุประสงค์เท่านั้น

มีประเด็นจะต้องพิจารณาว่าบุคคลที่เป็น “ผู้ขนส่ง” ตามกฎหมาย จะต้องเป็นผู้ประกอบอาชีพขนส่งเป็นปกติธุระหรือไม่ เห็นว่าการที่จะเป็น “ผู้ขนส่ง” ได้บุคคลนั้นจะต้องประกอบอาชีพขนส่งอยู่เป็นประจำ มิใช่เพียงครั้งคราว<sup>21</sup> และผลมีต่อไปว่าหากผู้ขนส่งก่อความเสียหายแก่ผู้โดยสาร จะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขา หรือในความเสื่อมเสียอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ต้องซุกซำในการขนส่ง ทั้งนี้ ตาม ปพพ.มาตรา 634 เมื่อพิจารณากรณีคนขับ Uber หรือ Grab มีการขนส่งไม่ประจำ โดยอาจเป็นการหารายได้หลังเวลาทำงานประจำหรือในวันหยุด คนขับ Uber หรือ Grab จึงไม่มีสถานะเป็น “ผู้ขนส่ง” ตามกฎหมายซึ่งส่งผลให้ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อคนโดยสาร เช่น ความล่าช้า หรือความเสียหายของสัมภาระระหว่างทำการขนส่ง เป็นต้น แต่อาจต้องรับผิดชอบในกรณีก่อความเสียหายต่อผู้โดยสารโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อซึ่งเข้าลักษณะความผิดฐานละเมิดต่อไป

ประเด็นตามกฎหมายระหว่างประเทศ ได้แก่ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ (UN Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road 1973) หรือ CVR 1973 ซึ่งมีรัฐ จำนวน 9 ประเทศลงนามผูกพันในอนุสัญญาดังกล่าว ได้แก่ Bosnia and Herzegovina, Croatia, Czech Republic, Latvia, Montenegro, Republic of Moldova, Serbia, Slovakia และ Ukraine ก่อนหน้านั้นมีอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ปี ค.ศ.1956 (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956 (CMR 1956) โดยมีรัฐในยุโรป เช่น เบลเยียม ฝรั่งเศส เยอรมัน อิตาลี สเปน อังกฤษ ให้การรับรองอนุสัญญาดังกล่าว เป็นที่น่าเสียดายที่ประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญาทั้งสองตัวข้างต้นนี้ ตามมาตรา 1 แห่ง CVR 1973 กำหนดคำนิยามของ “ผู้โดยสาร” หมายถึงบุคคลใดซึ่งอยู่ในปฏิบัติการแห่งสัญญาขนส่งซึ่งทำโดยตนเองหรือตัวแทน ซึ่งผู้ขนส่งทำการขนส่งได้รับค่าตอบแทนหรือไม่ก็ตาม และขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญาดังกล่าวนี้ ในมาตรา 3 กำหนดให้ใช้บังคับถึงการขนส่งโดยยานพาหนะหรือเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางหรือรูปแบบหนึ่งของการขนส่งที่เกิดความสูญหายหรือความเสียหายอันมีสาเหตุจากเหตุการณ์เชื่อมโยงจากการขนส่งโดยยานพาหนะขณะที่ผู้โดยสารอยู่ข้างใน

<sup>21</sup> พิพัฒน์ พรพิริยะกุลชัย, “ปัญหากฎหมายไทยเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางทะเล,” (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), 95.

หรือกำลังเข้าไปหรือออกจากยานพาหนะนั้น และมาตรา 11 ยังกำหนดให้ผู้ให้บริการขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดจากการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บหรือได้รับบาดเจ็บทางจิตใจที่เกิดกับผู้โดยสารที่เป็นผลมาจากการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและที่เกิดขึ้นในขณะที่ผู้โดยสารภายในรถหรือจะเข้าสู่ หรือการลงจากรถหรือที่เกิดขึ้นในการเกี่ยวข้องกับการโหลดหรือขนถ่ายสัมภาระ เมื่อพิจารณาจากข้อความในอนุสัญญา CVR 1973 บริการ Ride Sharing ย่อมอยู่ในบังคับของอนุสัญญา ไม่ว่าจะการให้บริการขนส่งผู้โดยสารจะมีการเรียกเก็บค่าโดยสารหรือไม่ หากเกิดอุบัติเหตุทำให้เกิดความเสียหายในชีวิตและร่างกาย ผู้ให้บริการ Ride sharing ย่อมต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือเสียหายดังกล่าวด้วย แต่สำหรับการให้บริการ Ride sharing ในประเทศไทย เมื่อรัฐไทยไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาทั้งสองฉบับดังกล่าว จึงไม่มีความผูกพันตามพันธกรณีให้ ผู้ให้บริการ Ride sharing ในประเทศไทยต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายหรือเสียหายต่อเหตุการณ์ที่เกิดจากการขนส่งโดยยานพาหนะด้วย แต่อาจจะมีผลปฏิบัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ในเรื่องละเมิด หากเป็นการจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้เกิดความเสียหายต่อผู้โดยสาร หรือเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 32 มาตรา 43 ในการใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนและห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถโดยประมาทหรือประมาทเลินเล่ออันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน เป็นต้น

## 6. สรุปและข้อเสนอแนะ

ความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์จากบริการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ของนักศึกษาที่เดินทางไปเรียนระหว่างวิทยาเขตเวียงบัวกับวิทยาเขตแม่สา สรุปได้ว่ามีความเป็นไปได้น้อยเพราะเมื่อต้องเลือกระหว่างการใช้บริการให้ร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) กับบริการหลัก กลุ่มตัวอย่างนักศึกษาครึ่งหนึ่งระบุว่าจะใช้บริการรถโดยสารของมหาวิทยาลัย มีเพียงร้อยละ 5 เท่านั้น ที่เลือกใช้บริการรถประจำทางสาธารณะ หรืออุเบอร์ แกร็บคาร์ จากปัญหาการความแออัดและขาดที่จอดรถในมหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ โดยเฉพาะช่วงเปิดภาคเรียน มหาวิทยาลัยควรนำการร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride sharing) มาใช้ ช่วยลดปัญหาการจราจรในมหาวิทยาลัย ลดจำนวนรถยนต์รอบวิทยาเขต และเพิ่มความปลอดภัยแก่คนเดินถนน โดยอาจจะสร้างแอปพลิเคชันช่วยเรียกรถบริการโดยให้นักศึกษาเป็นผู้ให้บริการกันเอง และให้สิทธิประโยชน์แก่นักศึกษาที่เอารถส่วนตัวมาให้บริการ เช่น สามารถจอดรถในสถานที่ที่กำหนดไว้ หรือได้รับส่วนลด 50% สำหรับค่าอาหารในโรงอาหาร เป็นต้น

มหาวิทยาลัยควรส่งเสริมให้มีการร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride sharing) ภายในมหาวิทยาลัยและระหว่างวิทยาเขต โดยอาจจะตั้งโครงการรณรงค์การร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing Campaign) เช่น ตั้งกลุ่มที่มีผู้ร่วมเดินทางรวมผู้ขับขี่

ตั้งแต่ 3 คนขึ้นไปโดยนักศึกษาที่เข้าร่วมโครงการจะได้รับชั่วโมงทำกิจกรรม หรือการยกเว้นค่าบริการจอดรถเป็นการตอบแทน หรือกำหนดสัปดาห์การร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน โดยทั้งสัปดาห์อาจห้ามรถยนต์ส่วนตัวที่มีผู้โดยสารเพียงคนเดียวเข้ามาจอดภายในมหาวิทยาลัย หรือจอดได้แต่ต้องเสียค่าจอดรถ และโครงการจะจัดเตรียมรถให้บริการไว้ ทั้งนี้ผู้ที่เข้าร่วมโครงการของมหาวิทยาลัยจะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่ตั้งไว้ เช่น 1) ต้องมาและกลับโดยรถคันเดียวกันและจอดรถในบริเวณที่มหาวิทยาลัยกำหนดไว้ 2) จะต้องมิให้ผู้โดยสารในรถ 3 คนขึ้นไปและไม่สามารถให้ผู้โดยสารขึ้น-ลงนอกจากจุดที่กำหนดไว้ 3) สำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎที่กำหนดไว้ อาทิเช่น มีผู้โดยสารไม่ครบ 3 คนอาจถูกเพิกถอนสิทธิการเข้าร่วมโครงการและต้องเสียค่าธรรมเนียมในการจอดรถแทน เป็นต้น

การประกอบธุรกิจเรียกรถบริการแท็กซี่ อาทิเช่น Grab, Uber, InDriver, Bolt ยังเป็นสิ่งที่ผิดกฎหมายในประเทศไทยเพราะขัดต่อพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 4, 21, 22 แต่การร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride sharing) ยังมีประโยชน์กรณีผู้โดยสารต้องการเดินทางไปในพื้นที่ที่ไม่มีการให้บริการแท็กซี่สาธารณะ เช่น บนภูเขาหรือพื้นที่ทุรกันดาร นอกจากนี้ยังสามารถเรียกใช้บริการ Ride sharing กรณีนอกเวลาบริการของรถสาธารณะ เช่น ช่วง 2.00 - 5.00 น. นอกจากนี้แม้ประเทศไทยจะตราพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.2556 เพื่อปฏิบัติตามพันธกรณีตามกฎหมายระหว่างประเทศที่ไทยลงนามเป็นภาคีตาม CVR 1973 ก็ตามแต่กฎหมายฉบับนี้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเท่านั้น ไม่ได้ใช้บังคับกับการขนส่งทางถนน ประเทศไทยจึงควรทำให้เป็นเรื่องถูกกฎหมายโดยการตราพระราชบัญญัติ เกี่ยวกับการร่วมเดินทางไปในเส้นทางเดียวกัน (the rideshare laws) การออกกฎหมายเกี่ยวกับคุณสมบัติของบุคคลที่สามารถเป็นผู้ขับขีรถยนต์สาธารณะได้ รวมถึงข้อกำหนดให้บริษัทผู้ประกอบการ Rideshare ต้องได้รับอนุญาตจากรัฐก่อนดำเนินการให้บริการ

### บรรณานุกรม

- ข่าวกรมการขนส่งทางบก. *กรมการขนส่งทางบกกระบุ Uber Taxi ผิดกฎหมาย.* กลุ่มประชาสัมพันธ์และสื่อสารองค์กร กรมการขนส่งทางบก, ผู้อำนวยการสร้าง. 28 พ.ย. 2557.
- ไผ่ชิต เอกจริยากร. *คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน.* กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2546.
- พิพัฒน์ พรพิริยะกุลชัย. “ปัญหากฎหมายไทยเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทางทะเล.” *วิทยานพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์*, 2548.
- Amey A., Attanucci J., Mishalani R. Real-Time' Ridesharing – The Opportunities and Challenges of Utilizing Mobile Phone Technology to Improve Rideshare Services. *TRB Annual Meeting*, 20113.
- Adrian Wan. *Chinese transport officials raid Uber's Guangzhou office in smartphone taxi- app crackdown.* South China Morning Post (1 May 2015). <https://www.scmp.com/news/china/society/article/1783409/chinese-transport-officials-raid-ubers-guangzhou-office>. accessed March 19, 2017.
- Aimee Chanthadavong. *Uber challenges ATO in court over GST.* ZDNet. [www.zdnet.com/article/uber-challenges-ato-in-court-over-gst](http://www.zdnet.com/article/uber-challenges-ato-in-court-over-gst). accessed August 3, 2015.
- Alan L. Erera, Martin W.P. Savelsbergh, Niels Agatz and Xing Wang. . Dynamic Ride- Sharing: a Simulation Study in Metro Atlanta. *19th International Symposium on Transportation and Traffic Theory*. 17, 2011 532. Atlanta: Procedia Social and Behavioral Sciences. doi:<https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2011.04.530>.
- Challenges of Utilizing Mobile Phone Technology to Improve Rideshare Services., TRB Annual Meeting. 2011.
- Code of Virginia 2017, Title 46.2 Chapter 14. <http://law.lis.virginia.gov>. accessed March 30, 2018.
- Emma Lee. *Meituan adds ride-hailing feature to take on Didi*, TechNode. 2017.. <https://technode.com/2017/02/15/meituan-adds-ride-hailing-feature-to-take-on-didi/> accessed May 9, 2018.

Marc Oliphant & Andrew Amey. Dynamic Ridesharing: Carpooling Meets the Information Age. *American Planning Association*, 2010 4.

[http://rideshare.choices.scripts.mit.edu/home/wp-content/papers/APA\\_TPD\\_Webinar\\_Aug2010.pdf](http://rideshare.choices.scripts.mit.edu/home/wp-content/papers/APA_TPD_Webinar_Aug2010.pdf). accessed May 9, 2018.

Michael B. Landau. "Works Made for Hire" After Community for Creative Non-Violence v. Reid: The Need for Statutory Reform and the Importance of Contract. *Cardozo Arts & Entertainment Law Journal*, 1(9), 1990. 118-119.

United States Department of Labor. *Wages*, dol.gov. 2018.

<https://www.dol.gov/general/topic/wage/backpay>. accessed June 2, 2018.